



Briuselis, 2026 m. kovo 19 d.  
(OR. en)

7530/26

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2026/0073 (NLE)

---

---

MAR 33  
OMI 10  
ENV 259

## PASIŪLYMAS

---

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. kovo 19 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 127 final
Dalykas:	Pasiūlymas TARYBOS SPRENDIMAS dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 84-ojoje sesijoje dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) pakeitimų priėmimo ir Jūrų saugumo komiteto 111-ojoje sesijoje dėl 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) ir 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo) pakeitimų priėmimo

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 127 final.

---

Priedama: COM(2026) 127 final

Briuselis, 2026 03 19  
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Pasiūlymas

## TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 84-ojoje sesijoje dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) pakeitimų priėmimo ir Jūrų saugumo komiteto 111-ojoje sesijoje dėl 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) ir 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo) pakeitimų priėmimo

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 84-ojoje sesijoje (MEPC 84), vyksiančioje 2026 m. balandžio 27 d. – gegužės 1 d., ir Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto 111-ojoje sesijoje (MSC 111), vyksiančioje 2026 m. gegužės 13–22 d.

84-ojoje sesijoje MEPC numato priimti Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) VI priedo pakeitimus.

111-ojoje sesijoje MSC numato priimti šiuos pakeitimus:

- (a) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) IV bei V skyrių ir priedėlio („Liudijimai“),
- (b) 1994 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso),
- (c) 2000 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso),
- (d) 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivų apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso),
- (e) Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso),
- (f) 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo) B priedo.

### 2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### 2.1. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija, MARPOL konvencija ir SOLAS konvencija

Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija įsteigta Tarptautinė jūrų organizacija (IMO). IMO tikslas – būti forumu, kuriame bendradarbiaujama reguliuojant ir pritaikant praktikoje įvairiausias su tarptautine prekyba susijusias laivybos techninius aspektus. Be to, ji siekia skatinti visuotinai priimti aukščiausius praktiškai įmanomus standartus tokiose srityse kaip saugi laivyba, efektyvi navigacija ir jūros taršos iš laivų prevencija bei kontrolė ir užtikrinti visiems vienodas veiklos sąlygas. Ji taip pat sprendžia atitinkamus administracinius ir teisinius klausimus.

Konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.

Visos valstybės narės yra Konvencijos šalys. Sąjunga nėra Konvencijos šalis.

1973 m. sudaryta Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencija) yra IMO konvencija, įsigaliojusi 1983 m. spalio 2 d. Visos valstybės narės yra MARPOL konvencijos šalys, o 25 valstybės narės taip pat yra pasirašiusios VI priedą<sup>1</sup>, kuris įsigaliojo 2005 m. gegužės 18 d. Sąjunga nėra MARPOL konvencijos šalis.

Visos valstybės narės yra 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), įsigaliojusios 1980 m. gegužės 25 d., šalys. Sąjunga nėra jos šalis.

---

<sup>1</sup> Austrija ir Vengrija MARPOL konvencijos VI priedo dar neratifikavo.

## 2.2. Tarptautinė jūrų organizacija

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) yra Jungtinių Tautų specializuotoji agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros taršos iš laivų prevenciją. Ji nustato pasaulinius tarptautinės laivybos saugos, saugumo ir aplinkosauginio veiksmingumo standartus. Pagrindinis jos uždavinys – sukurti visuotinai pripažintą ir visuotinai įgyvendinamą objektyvią ir veiksmingą laivybos pramonės reguliavimo sistemą.

IMO narėmis gali tapti tik valstybės. Visos ES valstybės narės yra IMO narės. Nors ES nėra narė, šiuo metu Europos Komisijos santykiai su IMO grindžiami IMO rezoliucija A.1168(32), kurioje nustatytos IMO ir tarpvyriausybinių organizacijų bendradarbiavimo procedūros ir sąlygos. Remdamasi šia IMO rezoliucija ir tolesniais nuo 1974 m. taikomais susitarimais, Europos Komisija stebėtojos teisėmis dalyvauja visuose IMO komiteto ir pakomitečio posėdžiuose.

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetą (MEPC) sudaro visos IMO narės ir jis posėdžiauja bent kartą per metus. Jis sprendžia šios organizacijos kompetencijai priskirtus aplinkosaugos klausimus, susijusius su taršos iš laivų, kuriai taikoma MARPOL konvencija, įskaitant taršą nafta, balkeriais gabenamomis cheminėmis medžiagomis, nuotekomis, šiukšlėmis ir iš laivų į orą išmetamais teršalais (be kita ko, oro teršalais ir išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis), kontrole ir prevencija. Kiti šio komiteto svarstomi klausimai – balastinio vandens tvarkymas, apsaugos nuo užsiteršimo sistemos, laivų perdirbimas, pasirengimas taršos įvykiams ir reagavimas į juos, taip pat specialių teritorijų ir ypač jautrių jūros rajonų nustatymas.

Pagal IMO konvencijos 38 straipsnio a punktą, Jūrų aplinkos apsaugos komitetas vykdo visas pareigas, jam pavestas IMO konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, arba visas pirmiau nurodytai sričiai priskiriamas pareigas, kurias jam gali būti pavesta vykdyti bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu arba juo remiantis ir kurias pripažįsta IMO. Jūrų aplinkos apsaugos komiteto ir jo pagalbinių komitetų sprendimai priimami jų narių balsų dauguma.

MEPC 84-ojoje sesijoje bus priimti MARPOL konvencijos pakeitimai pagal Konvencijos 16 straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus.

IMO Jūrų saugumo komitetas (MSC) yra sudarytas iš visų IMO narių ir posėdžiauja bent kartą per metus. Jis svarsto visus šios organizacijos kompetencijai priskiriamus klausimus, susijusius su pagalbinėmis navigacijos priemonėmis, laivų statyba ir įranga, įgulos komplektavimu atsižvelgiant į saugą, laivų susidūrimo prevencijos taisyklėmis, pavojingųjų krovinių tvarkymu, saugios laivybos procedūromis ir reikalavimais, hidrografine informacija, laivų žurnalais ir navigacijos įrašais, jūrų laivų avarijų tyrimu, žmonių bei turto gelbėjimu ir visais kitais tiesioginių poveikį saugiai laivybai turinčiais aspektais.

Pagal IMO konvencijos 28 straipsnio b punktą, IMO MSC užtikrina visų pareigų, jam pavestų vykdyti IMO konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, arba visų pirmiau nurodytai sričiai priskiriamų pareigų, kurias jam gali būti pavesta vykdyti bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu arba juo remiantis ir kurias pripažįsta IMO, vykdymo mechanizmą. MSC ir jo pagalbinių komitetų sprendimai priimami jų narių balsų dauguma.

MSC 111-ojoje sesijoje bus priimti pakeitimai pagal SOLAS konvencijos VIII straipsnio b punkto iv papunktį ir 1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo VI straipsnio 2 dalies d punktą.

### **2.3. Numatomas IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto aktas**

84-ojoje sesijoje MEPC turi priimti MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimus, susijusius su:

- šiaurės rytų Atlanto paskelbimu nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu (MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklės ir VII priedėlis);
- IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu ir trumpalaikės ŠESD kiekio mažinimo priemonės peržiūros nuostata (20, 25, 27 ir 28 taisyklės).

Šiuos pakeitimus buvo tikėtasi priimti 2025 m. spalio 14–17 d. vykusioje MEPC antrojoje neeilinėje sesijoje.

Ruošdamasi MEPC/ES.2, Europos Sąjungos Taryba priėmė 2025 m. spalio 10 d. Tarybos sprendimą (ES) 2025/2093 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto antrojoje neeilinėje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) pakeitimų priėmimo <sup>(2)</sup>.

Pagal Tarybos sprendimą 2025/2093 Sąjungos pozicija MEPC/ES.2 sesijoje buvo pritarti tam, kad būtų priimti:

- (a) MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai, susiję su šiaurės rytų Atlanto paskelbimu nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu,
- (b) MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai, susiję su IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu, ir
- (c) naujas MARPOL konvencijos VI priedo 5 skyrius, susijęs su IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistema.

Kadangi MEPC/ES.2 susitikimas buvo atidėtas vieniems metams, IMO a ir b punktuose nurodytų MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų priėmimą nukėlė į MEPC 84-ąją sesiją. Todėl teikiamas šis pasiūlymas.

Tuo pat metu kartu su MEPC/ES.2 buvo atidėtas c punkte nurodyto MARPOL konvencijos VI priedo naujo 5 skyriaus dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos priėmimas.

### **2.4. Numatomas priimti IMO Jūrų saugumo komiteto aktas**

111-ojoje sesijoje MSC turi priimti šiuos pakeitimus:

- (a) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) IV bei V skyrių ir priedėlio („Liudijimai“),
- (b) 1994 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso),
- (c) 2000 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso),
- (d) 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso),
- (e) Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso),

<sup>2</sup> OL L, 2025/2093, 2025 10 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- (f) 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo) B priedo.

### **3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SAJUNGOS VARDU MEPC 84-OJOJE SESIJOJE**

#### **3.1. MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai**

ES valstybės narės ir Europos Komisija kartu su Jungtine Karalyste, Islandija, Danija (Grenlandija) ir Farerų Salomis MEPC 83-iajai sesijai pateikė dokumentą, kuriame siūloma šiaurės rytų Atlantą paskelbti išmetamų teršalų – sieros oksidų, kietųjų dalelių ir azoto oksidų – kiekio kontrolės rajonu pagal MARPOL konvencijos VI priedą. Komisija aktyviai dalyvavo parengiamajame darbe kartu su pakrantės valstybėmis, koordinuojant Portugalijos delegacijai.

Techninė grupė dėl ypač jautrių jūros rajonų ir specialiųjų teritorijų nustatymo nustatė, kad siūlomas išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonas atitinka MARPOL konvencijos VI priedo III priedėlio 3 skirsnyje nustatytus kriterijus. Atkreipus dėmesį į techninės grupės darbo rezultatus, MEPC 83-iojoje sesijoje pritarta tam, kad šiaurės rytų Atlante būtų nustatytas išmetamų SO<sub>x</sub>, kietųjų dalelių ir NO<sub>x</sub> kiekio kontrolės rajonas, ir atitinkamą pakeitimą numatyta priimti kitoje MEPC sesijoje. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. spalio 24 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5085.

Sąjunga persvarstytame pakeitimų projekte išdėstytam pasiūlymui šiaurės rytų Atlantą paskelbti išmetamų teršalų –sieros oksidų, kietųjų dalelių ir azoto oksidų – kiekio kontrolės rajonu pagal MARPOL konvencijos VI priedą turėtų pritarti, nes tai padės užkirsti kelią NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> ir kietųjų dalelių išmetimui iš laivų ir mažinti bei kontroliuoti šių teršalų kiekį, kad būtų užtikrinta susijusi nauda sveikatai ir aplinkai, kartu užtikrinant ekonominio poveikio jūrų sektoriui valdymą.

#### **3.2. MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai**

MEPC 82-ojoje sesijoje buvo įsteigta trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros ryšių palaikymo grupė, kurią bendrai koordinuoja Brazilija, Japonija ir Europos Komisija.

1-ajame posėdyje Tarpsesinė oro taršos ir energijos vartojimo efektyvumo darbo grupė (ISWG-APEE) apsvartė, be kita ko, IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) duomenų prieinamumą analizei atlikti ir trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros nuostatą.

Kalbant apie IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų prieinamumą, ISWG-APEE 1-ajame posėdyje apsvarstyta ryšių palaikymo grupės, kuri susitarė pagerinti IMO duomenų rinkimo sistemos duomenų prieinamumą 1 etape, ataskaita. Atsižvelgdama į svarstymus, grupė parengė MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės pakeitimų projektą.

MEPC 83-iojoje sesijoje, be kita ko, buvo nurodyta APEE darbo grupei užbaigti MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų projektą ir susijusias gaires dėl IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės prieinamumo.

Atkreipus dėmesį į tai, kad darbo grupė išsamiau apsvartė MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės ir susijusių IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės prieinamumo gairių pakeitimų projektą, kuris buvo parengtas ISWG-APEE 1-ajame posėdyje, MEPC 83-iojoje sesijoje MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės dėl IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės prieinamumo pakeitimų projektas buvo patvirtintas ir numatyta jį priimti kitoje MEPC

sesijoje. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. balandžio 11 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5005.

Sąjunga šiuo klausimu pateikė pasiūlymą (dok. Nr. ISWG-GHG 13/7) ir paprašė atlikti laivų kuro sąnaudų duomenų bazės dalinius pakeitimus, susijusius su duomenų detalumu, papildomais duomenimis ir prieinamumu. Pakeitimų projekto nuostatos, susijusios su didesniu prieinamumu dera su dok. Nr. ISWG-GHG 13/7.

Sąjungos pozicija ISWG-APEE 1-ajame posėdyje ir MEPC 83-iojoje sesijoje buvo 27 taisyklės pakeitimų projektui pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus dar labiau pagerintas IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų prieinamumas, siekiant užtikrinti patikimą taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklio sistemos įgyvendinimą ir palengvinti jos peržiūrą.

Kalbant apie nuostatas dėl trumpalaikės priemonės peržiūros, ISWG-APEE 1-ajame posėdyje parengtas MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25 ir 28 taisyklių pakeitimų projektas, remiantis dokumento MEPC 83/6/11 priedu dėl nuorodos į IMO strategiją atnaujinimo ir dėl trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros, kurį parengė ryšių palaikymo grupė.

MEPC 83-iojoje sesijoje MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25 ir 28 taisyklių pakeitimų projektas buvo patvirtintas ir jį numatyta priimti kitoje MEPC sesijoje. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. spalio 24 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5085.

Sąjungos pozicija ISWG-APEE 1-ajame posėdyje ir MEPC 83-iojoje sesijoje buvo MEPC 83/6/11 pateiktam pakeitimų projektui pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jie yra susiję su 2023 m. IMO ŠESD kiekio mažinimo strategijos priėmimu ir IMO atliktos trumpalaikių priemonių peržiūros užbaigimu ir sudaro sąlygas toliau peržiūrėti šias taisykles.

#### **4. POZICIJA, KURIOS MSC 111-OJOJE SESIJOJE TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU**

##### **4.1. SOLAS konvencijos IV bei V skyrių ir priedėlio („Liudijimai“) pakeitimai ir 1994 m. HSC kodekso bei 2000 m. HSC kodekso pakeitimai**

MSC 103-ojoje sesijoje Navigacijos, ryšių, paieškos ir gelbėjimo pakomitečiui (NCSR) pavesta parengti SOLAS konvencijos IV ir V skyrių pakeitimus ir veikimo standartus bei gaires, kad būtų galima įtraukti nuostatas dėl labai aukšto dažnio (VHF) duomenų mainų sistemos (VDES).

NCSR 10-ojoje sesijoje šis darbas pradėtas svarstymu, ar pakomitetis turėtų nuostatas dėl VDES įtraukti ne tik į SOLAS konvencijos V skyrių, bet ir į IV skyrių. Sąjunga laikėsi pozicijos, kad, nors pakomitetis galėtų teikti pirmenybę nuostatų dėl VDES įtraukimui į SOLAS konvencijos V skyrių, svarbu apsvarstyti galimybę jas įtraukti ir į SOLAS konvencijos IV skyrių.

Pakomitetis susitarė įsteigti ryšių palaikymo grupę, kurios darbą koordinuotų Japonija ir kuri atliktų VDES, įskaitant jos ryšių komponentą ir susijusias išlaidas, techninę, reguliavimo ir veiklos analizę, parengtų reikiamus veikimo standartų projektus ir SOLAS konvencijos IV ir V skyrių pakeitimų projektus ir nustatytų visus susijusius kitų dokumentų pakeitimus.

NCSR 11-ojoje sesijoje buvo toliau diskutuojama, ar nuostatas dėl VDES įtraukti ir kaip įtraukti į SOLAS konvencijos IV ir V skyrius, atsižvelgiant į ryšių palaikymo grupės parengtus variantus. NCSR 11-ojoje sesijoje vėl buvo suformuota Japonijos koordinuojama

ryšių palaikymo grupė dėl VDES siekiant užbaigti SOLAS konvencijos pakeitimų, įskaitant susijusius pakeitimus, projektą. NCSR 11-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti tam, kad būtų įsteigta Navigacijos darbo grupė, kurioje būtų tęsiamos diskusijos dėl SOLAS konvencijos pakeitimų, ir tam, kad būtų vėl suformuota ryšių palaikymo grupė, kuri tęstų būtiną darbą tarp sesijų.

NCSR 12-ojoje sesijoje buvo apsvarstyta ryšių palaikymo grupės ataskaita dėl SOLAS konvencijos pakeitimų projekto, įskaitant susijusius privalomų ir neprivalomų dokumentų pakeitimus, ir buvo sutarta šį darbą perduoti darbo grupei, kad jis būtų užbaigtas. Apsvarstęs darbo grupės ataskaitą pakomitetis pritarė SOLAS konvencijos V skyriaus ir priedėlio pakeitimų projektui. Pakomitetis taip pat pritarė susijusių 1994 m. ir 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų projektams. Apsvarstęs darbo grupės atliktą pirmiau nurodytų SOLAS konvencijos pakeitimų projekto patvirtinimo vertinimą pakomitetis sutarė paraginti juos skubos tvarka patvirtinti MSC 110-ojoje sesijoje numatant, kad jie būtų priimti MSC 111-ojoje sesijoje ir įsigalioję 2028 m. sausio 1 d. NCSR 12-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo remti ryšių palaikymo grupės darbą ir pasiūlyti, kad jos ataskaita būtų perduota toliau svarstyti darbo grupei.

SOLAS konvencijos V skyriaus ir priedėlio pakeitimų projektai, kuriais įtraukiamos nuostatos dėl VDES, buvo patvirtinti MSC 110-ojoje sesijoje ir numatyta juos vėliau priimti MSC 111-ojoje sesijoje. Komitetas taip pat patvirtino susijusių 1994 m. ir 2000 m. HSC kodeksų pakeitimų projektus, kad juos būtų galima priimti MSC 111-ojoje sesijoje, atsižvelgiant į pirmiau minėtą SOLAS konvencijos pakeitimų projektą. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. rugsėjo 29 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5063.

MSC 110-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pakeitimų projektams pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes naudoti specialius kanalus konkrečiai paskirčiai skirtiems VDES pranešimams (angl. *application specific message*, ASM) yra veiksmingiau ir VDES turi papildomų pajėgumų, leidžiančių keistis didesniu kiekiu skaitmeninių duomenų, todėl galėtų būti pritaikyta prie jūrų radijo ryšiui skirtų skaitmeninių duomenų naudojimo paklausos būsimo augimo. Be to, keitimasis skaitmeniniais duomenimis yra labai naudingas ne tik dėl saugos ir informuotumo apie padėtį, bet ir siekiant užtikrinti saugumą, laivybos efektyvumą, apsaugoti jūrų aplinką ir sumažinti jūrininkams tenkančią naštą. VDES gerokai padidina AIS teikiamą naudą ir yra laikoma sąlyga e. navigacijai sudarančia priemone. Įdiegus VDES labai pagerėja laivų ir sausumoje dirbančių institucijų gebėjimas keistis ASM ir kita informacija.

Kalbant apie SOLAS konvencijos IV/5, V/4 ir V/5 taisyklių pakeitimus, NCSR 12-ojoje sesijoje buvo atkreiptas dėmesys į bendros IMO / ITU ekspertų grupės svarstymus dėl SOLAS konvencijos pakeitimų projekto rengimo. Šioje sesijoje taip pat apsvarstytos bendros IMO / ITU ekspertų grupės parengtos dalinių SOLAS konvencijos pakeitimų galimybės, atsižvelgiant į dokumentus, įskaitant NCSR 12-ajai sesijai pateiktą Sąjungos pasiūlymą, kuriuose pateiktos pastabos dėl bendros IMO / ITU ekspertų grupės pristatytų galimybių. NCSR 12-ojoje sesijoje šie klausimai perduoti darbo grupei, kad ji SOLAS konvencijos pakeitimus papildomai peržiūrėtų ir parengtų galutinę jų redakciją. NCSR 12-ojoje sesijoje pritarta SOLAS konvencijos IV/5, V/4 ir V/5 taisyklių pakeitimų, susijusių su reikalavimu skleisti saugios laivybos informaciją (MSI) ir informaciją, susijusią su paieška bei gelbėjimu (SAR), naudojantis visomis veikiančiomis pripažintomis palydovinio judriojo ryšio paslaugomis (RMSS), projektui ir pritarta pagrindimui, kodėl pirmiau nurodytų pakeitimų projektą reikia pateikti patvirtinti MSC 110-ojoje sesijoje siekiant, kad jis būtų priimtas MSC 111-ojoje sesijoje ir įsigalioję 2028 m. sausio 1 d. NCSR 12-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti savo pasiūlymui dėl SOLAS konvencijos pakeitimų, susijusių su MSI ir SAR

informacijos sklaida naudojantis visomis pripažintomis veikiančiomis palydovinio judriojo ryšio paslaugomis, projekto.

MSC 110-ojoje sesijoje SOLAS konvencijos IV/5, V/4 ir V/5 taisyklių pakeitimų, susijusių su reikalavimu skleisti saugios laivybos informaciją (MSI) ir informaciją, susijusią su SAR, naudojantis visomis veikiančiomis palydovinio judriojo ryšio paslaugomis, kurias organizacija pripažino tinkamomis naudoti Globalinėje jūrų avarinio ryšio ir saugumo sistemoje (GMDSS), projektas buvo patvirtintas siekiant jį vėliau priimti MSC 111-ojoje sesijoje. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. rugsėjo 29 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5063.

MSC 110-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pakeitimų projektams pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes nustatant naujas pripažintas palydovinio judriojo ryšio paslaugas turi būti aiškiai nurodomas reikalavimas skleisti saugios laivybos informaciją ir informaciją, susijusią su paieška bei gelbėjimu, naudojantis visomis veikiančiomis pripažintomis palydovinio judriojo ryšio paslaugomis.

#### **4.2. 2011 m. IAP kodekso pakeitimai**

Laivų projektavimo ir statybos pakomitetas 10-ojoje sesijoje (SDC 10) apsvairstė 2011 m. IAP kodekso pakeitimus ir sutarė, kad darbas tarp sesijų turėtų būti atliekamas ryšių palaikymo grupėje, kuriai turėtų būti pavesta apsvairstyti pasiūlymą dėl IAP kodekso pakeitimų. SDC 10-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pasiūlyti, kad siūlomi IAP kodekso pakeitimai būtų aptarti ryšių palaikymo grupėje arba perduoti darbo grupei, kuri turi būti įsteigta SDC 11-ojoje sesijoje.

SDC 11-ojoje sesijoje apsvairstyta ryšių palaikymo grupės ataskaita dėl 2011 m. IAP kodekso pakeitimų, kuriais siekiama leisti naudoti nuotolinio tikrinimo metodus (RIT), ir šis klausimas perduotas darbo grupei. Apsvarsčius darbo grupės ataskaitą, SDC 11-ojoje sesijoje 2011 m. IAP kodekso pakeitimų projektas, kuriuo siekiama įtraukti RIT, buvo patvirtintas siekiant, kad jis būtų patvirtintas MSC 110-ojoje sesijoje ir priimtas MSC 111-ojoje sesijoje. SDC 11-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti ryšių palaikymo grupės ataskaitai dėl nuotolinio tikrinimo metodų naudojimo ir jos perdavimui darbo grupei.

MSC 110-ojoje sesijoje 2011 m. IAP kodekso pakeitimų projektas, kuriuo leidžiama naudoti RIT, buvo patvirtintas numatant, kad jį būtų galima priimti MSC 111-ojoje sesijoje ir jis įsigaliojotų 2028 m. sausio 1 d. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. rugsėjo 29 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5063.

MSC 110-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pakeitimų projektui pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes šie metodai užtikrina didesnę kasdienės apžiūrų ir tikrinimo veiklos veiksmingumą, lankstumą ir patikimumą nepakenkiant tų apžiūrų rezultatams.

#### **4.3. LSA kodekso pakeitimai**

Laivų sistemų ir įrangos pakomitetas savo 10-ojoje sesijoje (SSE 10) iš esmės pritarė LSA kodekso pakeitimų, susijusių su priemonių, naudojamų atliekant numetamųjų gelbėjimosi valčių paleidimo sistemų eksploatacinius bandymus tų valčių nenuleidžiant, projektavimo ir prototipų bandymo reikalavimais, projektui siekiant, kad SSE 11-ojoje sesijoje būtų parengta galutinė jų redakcija, ir pavedė LSA ryšių palaikymo grupei parengti galutinę pakeitimų

projekto redakciją. SSE 10-ojoje sesijoje Sąjunga laikėsi pozicijos, kad svarstymus reikia perduoti darbo grupei.

Patvirtinus ryšių palaikymo grupės darbą, pakeitimų projektas buvo apsvarstytas SSE 11-ojoje sesijoje ir buvo pavesta darbo grupei parengti jo galutinę redakciją. SSE 10-ojoje sesijoje LSA kodekso pakeitimų projektui buvo pritarta siekiant, kad jis būtų patvirtintas MSC 110-ojoje sesijoje, o priimtas – MSC 111-ojoje sesijoje. SSE 11-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pritarti ryšių palaikymo grupės ataskaitai ir tam, kad būtų įsteigta gelbėjimosi priemonių darbo grupė, kuri šioje sesijoje parengtų galutinę LSA kodekso pakeitimų projekto redakciją.

MSC 110-ojoje sesijoje LSA kodekso pakeitimų projektas buvo apsvarstytas bei patvirtintas ir jį numatyta priimti MSC 111-ojoje sesijoje. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. rugsėjo 29 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5063.

MSC 110-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pakeitimų projektui pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus lengviau užtikrinti žmogaus gyvybės apsaugą jūroje – padidės pasitikėjimas veiksmingu ir efektyviu numetamųjų gelbėjimosi valčių eksploatavimu tuo atveju, jei laivą tektų palikti.

#### 4.4. 1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo pakeitimai

MSC 107-ojoje sesijoje pritarta tam, kad būtų įtrauktas naujas darbotvarkės punktas, pagal kurį būtų iš dalies pakeistas 1988 m. protokolas dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo, siekiant apibrėžti reikalavimą ant denio konstrukcijos įrengti apsauginius turėklus, kad būtų kuo labiau sumažinta saugos rizika. Komitetas šiam naujam darbotvarkės punktui pritarė. MSC 107-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo šiam naujam darbotvarkės punktui pritarti.

SDC 10-ojoje sesijoje iš esmės pritarta 1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo 25 taisyklės pakeitimo projektui, tačiau pažymėta, kad reikia toliau dirbti siekiant parengti galutinę redakciją, ir sutarta paprašyti komiteto tikslinius minėto darbotvarkės punkto įgyvendinimo metus nukelti į 2025 m. ir šį darbotvarkės punktą palikti SDC 11-osios sesijos preliminarioje darbotvarkėje. SDC 10-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pasiūlymui iš dalies pakeisti 1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo 25 taisyklę pritarti.

SDC 11-ojoje sesijoje 1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo 25 taisyklės pakeitimų projektui buvo pritarta siekiant, kad jis būtų patvirtintas MSC 110-ojoje sesijoje, o vėliau priimtas MSC 111-ojoje sesijoje, ir numatant, kad jis įsigalios 2028 m. sausio 1 d. SDC 11-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pasiūlymui iš dalies pakeisti 1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo 25 taisyklę pritarti.

MSC 110-ojoje sesijoje 1988 m. protokolo dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo 25 taisyklės pakeitimų, susijusių su reikalavimu ant denio konstrukcijos įrengti apsauginius turėklus, projektas buvo patvirtintas ir numatyta jį priimti MSC 111-ojoje sesijoje. Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. rugsėjo 29 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5063.

MSC 110-ojoje sesijoje Sąjungos pozicija buvo pakeitimų projektui pritarti.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes apsauginių turėklų su trimis skersiniais ant denio konstrukcijos įrengimas gali veiksmingai padidinti įgulos apsaugą, sumažinti įgulos kritimo už borto bei sužalojimų riziką ir mažiausiomis ekonominėmis sąnaudomis padidinti laivų saugą.

## 5. SUSIJĘ ES TEISĖS AKTAI IR ES KOMPETENCIJA

### 5.1. Susiję ES teisės aktai

#### 5.1.1. MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai

Direktyva (ES) 2016/802 siekiama sumažinti sieros dioksido kiekį tam tikrų rūšių skystajame kure<sup>3</sup>. Ja siekiama užkirsti kelią oro taršai, kurią sukelia kenksmingi teršalai, išmetami deginant skystąjį kurą, kuriame yra daug sieros, ir kuri kenkia žmonių sveikatai, aplinkai ir skatina rūgščiųjų kritulių susidarymą, ir ją kontroliuoti. 6 ir 13 straipsniuose bei I priede pateikiamos nuorodos į MARPOL konvencijos VI priede nustatytas didžiausias sieros kiekį laivų kure ir SOx išmetimą iš laivų ES vandenyse reglamentuojančias taisykles.

Jūrų strategijos pagrindų direktyvoje<sup>4</sup> nustatyta, kad valstybės narės turi imtis būtinų priemonių, kad ne vėliau kaip iki 2020 m. užtikrintų arba išlaikytų gerą jūrų aplinkos būklę. Gera aplinkos būklė – „jūros vandenų aplinkos būklė, kai tie vandenys sudaro ekologiniu požiūriu įvairius ir dinamiškus vandenynus bei jūras, kurie yra švarūs, sveiki ir produktyvūs jiems būdingomis sąlygomis, o jūrų aplinkos naudojimas neperžengia tausaus naudojimo lygio, ir tokiu būdu išsaugomas potencialas ja naudotis dabartinėms ir būsimums kartoms“ (Jūrų strategijos pagrindų direktyvos 3 straipsnio 5 dalis). Siekiant nustatyti gerą aplinkos būklę, be kita ko, reikia kuo labiau sumažinti žmogaus sukeltą eutrofikaciją, ypač jos neigiamą poveikį, pvz., biologinės įvairovės nykimą, ekosistemų būklės blogėjimą, kenksmingų dumblių žydėjimą ir deguonies trūkumą dugno vandenyse. Paskelbus šiaurės rytų Atlantą teršalų kiekio kontrolės rajonu, būtų taikomi III lygmens reikalavimai, taigi sumažėtų jūrų laivybos sektoriaus kilmės azoto kiekiai, o tai padėtų su tomis jūromis besiribojančioms ES valstybėms narėms siekti geros aplinkos būklės pagal Jūrų strategijos pagrindų direktyvą.

Aplinkos oro kokybės direktyvoje<sup>5</sup> (persvarstytoje 2024 m.) nustatytos, *inter alia*, NO<sub>2</sub> ribinės vertės siekiant išvengti oro taršos sukeliama žalingo poveikio žmonių sveikatai ir (arba) aplinkai, užkirsti jam kelią arba jį sumažinti. Aplinkos oro kokybės direktyvoje pripažįstama, kad siekiant joje nustatytų tikslų ypač svarbu kovoti su teršalų išmetimu jų atsiradimo vietoje, visų pirma priemonėmis, kurios padėtų mažinti iš įvairių mobilių ir stacionariųjų šaltinių variklių išmetamų teršalų kiekį taikant variklių ar kuro kokybės standartus. Sąjunga yra parengusi įvairių teisės aktų, kuriais išmetamųjų teršalų kiekis reguliuojamas variklių standartais, skirtais įvairių rūšių kelių transporto priemonėms (automobiliams, sunkvežimiams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms skirtais Europos standartais<sup>6</sup>) ir ne

<sup>3</sup> 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse, OL L 132, 2016 5 21, p. 58.

<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

<sup>4</sup> 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus, (Jūrų strategijos pagrindų direktyva), OL L 164, 2008 6 25, p. 19. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

<sup>5</sup> 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje, OL L 152, 2008 6 11, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

<sup>6</sup> 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, OL L 171, 2007 6 29, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, OL L 188, 2009 7 18, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

keliais judantiems mechanizmomis (vidaus vandenių laivams ir lokomotyvams skirta Ne keliais judančių mašinų direktyva<sup>7</sup>).

Todėl MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai dėl išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajono patvirtinimo gali daryti lemiamą poveikį Direktyvos (ES) 2016/802 turiniui. Taip yra todėl, kad ES valstybėse narėse nustačius išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajoną būtų daromas poveikis šios direktyvos taikymui, nes jos 6 bei 13 straipsniuose ir I priede pateikiamos nuorodos į MARPOL konvencijos VI priede nustatytas didžiausio sieros kiekio laivų kure ir SO<sub>x</sub> išmetimo iš laivų ES vandenyse taisykles.

#### 5.1.2. MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai

Reglamentu (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo<sup>8</sup> (ES SATT reglamentu) nustatyta ES išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos teisinė sistema. Reglamentu siekiama teikti patikimus ir patikrinamus išmetamo ŠESD kiekio duomenis ir energijos vartojimo efektyvumo rodiklius, informuoti politikos formuotojus ir skatinti rinkoje energiją taupančias technologijas ir atitinkamą elgesį. Tai daroma šalinant tokias rinkos kliūtis kaip informacijos trūkumas. Reglamentas įsigaliojo 2015 m. liepos 1 d. Gerinant IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumą plačiai visuomenei ir įtraukiant nuostatą dėl trumpalaikės ŠESD kiekio mažinimo priemonės peržiūros, siekiama sumažinti tarptautinės laivybos taršos anglies dioksidu intensyvumą tokiu būdu, kuris atitiktų IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategijoje nustatytą užmojų lygį. Duomenų, teikiamų IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje pagal duomenų rinkimo sistemą, nuoseklumo ir kokybės gerinimas ir plačiosios visuomenės prieigos prie duomenų išplėtimas turi įtakos laivų mazuto sąnaudų duomenų rinkimui ir ataskaitų teikimui, todėl galėtų turėti įtakos laivybos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio stebėsenai, tikrinimui ir ataskaitų teikimui pagal ES SATT reglamentą.

ES klimato teisės akte<sup>9</sup> nustatyti privalomi Sąjungos klimato srities tikslai (palyginti su 1990 m.) – iki 2030 m. grynąjį išmetamą ŠESD kiekį, atėmus absorbuojamą ŠESD kiekį, sumažinti bent 55 proc., o iki 2040 m. – 90 proc. (Komisijos pasiūlymas). Jame taip pat numatytas tikslas iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ir didelio masto tikslas po šio laikotarpio užtikrinti grynąjį neigiamą išmetamųjų teršalų kiekį.

Remdamiesi Komisijos pasiūlymais dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio, kuriuo siekiama sumažinti išmetamą ŠESD kiekį, ES teisės aktų leidėjai priėmė šiuos teisės aktus, kuriais konkrečiai sprendžiamas laivybos sektoriaus išmetamo ŠESD kiekio klausimas:

<sup>7</sup> 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/1628 dėl reikalavimų, susijusių su ne keliais judančių mechanizmų vidaus degimo variklių dujinių ir kietųjų dalelių išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis ir tipo patvirtinimu, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1024/2012 ir (ES) Nr. 167/2013 ir iš dalies keičiama bei panaikinama Direktyva 97/68/EB, OL L 252, 2016 9 16, p. 53. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

<sup>8</sup> 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, OL L 123, 2015 5 19, p. 55. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

<sup>9</sup> 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas), OL L 243, 2021 7 9, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

- ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) direktyvos 2003/87/EB<sup>10</sup> persvarstymo Direktyvą (ES) 2023/959<sup>11</sup>, kuria siekta išplėsti ES ATLPS taikymą jūrų transporto sektoriui ir kurią numatyta taikyti nuo 2024 m. sausio 1 d., (kartu su būtiniais ES SATT reglamento<sup>12</sup> pakeitimais, kuriais siekiama persvarstyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisykles, be kita ko, persvarstant atitinkamus įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus),
- Reglamentą (ES) 2023/1805, kuriame daugiausia dėmesio skirta atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimui jūrų transporto sektoriuje<sup>13</sup> (Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“) ir nustatytas įpareigojimas į ES uostus įplaukiantiems laivams jį naudoti nuo 2025 m. sausio 1 d.

Naujų įpareigojimų, susijusių su ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) taikymo išplėtimu įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, laikymasis bus grindžiamas ES SATT reglamentu nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema.

Šie ES aktai savo ruožtu yra glaudžiai susiję su IMO priemonėmis dėl ŠESD, pvz., IMO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriais siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie kiekvieno laivo kuro sąnaudas ir techninį bei eksploatacinį energijos vartojimo efektyvumą.

Bet kokia su ŠESD klausimais susijusi IMO priemonė, kurią įgyvendinant reikės stebėti ir tikrinti laivybos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį ir teikti atitinkamas ataskaitas, galėtų daryti poveikį ES SATT reglamentui, taip pat ES ATLPS direktyvai ir Reglamentui dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“.

Todėl MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai, susiję su IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu ir trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros nuostata, gali labai paveikti reikalavimus, taikomus pagal Reglamentą (ES) 2015/757, Reglamentą (ES) 2023/1805 ir Direktyvą (ES) 2023/959.

<sup>10</sup> 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (Tekstas svarbus EEE), OL L 275, 2003 10 25, p. 32. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

<sup>11</sup> 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo, OL L 130, 2023 5 16, p. 134. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

<sup>12</sup> 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/957, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757 siekiant numatyti, kad į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą būtų įtraukta jūrų transporto veikla, ir numatyti papildomų šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo ir teršalų iš papildomų laivų tipų išmetimo stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą, OL L 130, 2023 5 16, p. 105. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

<sup>13</sup> 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, OL L 234, 2023 9 22, p. 48. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

### 5.1.3. SOLAS konvencijos IV bei V skyrių ir priedėlio („Liudijimai“) pakeitimai ir 1994 m. HSC kodekso bei 2000 m. HSC kodekso pakeitimai

Direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą<sup>14</sup>, 6 straipsnyje nustatyta, kad visuose į valstybės narės uostą įplaukiančiuose laivuose turi būti įrengta AIS, atitinkanti IMO nustatytus veikimo standartus.

Reglamentu (ES) 2019/1239 sukuriama Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka<sup>15</sup>. Reglamente reikalaujamiems pranešimo formalumams perduoti gali būti naudojama VDES.

Radijo ryšio įranga nurodyta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2025/1533<sup>16</sup> 5 skirsnyje. Įgyvendinimo reglamente nustatyti laivų įrenginių modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimai ir bandymo standartai. Jis grindžiamas Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių<sup>17</sup> 35 straipsnio 2 dalimi Komisijai suteiktu įgaliojimu priimant įgyvendinimo aktus nurodyti laivų įrenginių, kuriems ta direktyva taikoma, modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimus ir bandymo standartus.

Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų<sup>18</sup> 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktyje nustatyta, kad vidaus reisus ES vykdantys nauji A klasės keleiviniai laivai turi visiškai atitikti 1974 m. SOLAS konvencijos su pakeitimais reikalavimus. Todėl bet kokie SOLAS konvencijos taisyklių pakeitimai turėtų įtakos direktyvoje nustatytoms Sąjungos bendrosioms taisyklėms.

Todėl SOLAS konvencijos IV ir V skyrių bei priedėlio („Liudijimai“) pakeitimai ir 1994 m. HSC kodekso bei 2000 m. HSC kodekso pakeitimai gali labai paveikti reikalavimus, taikomus pagal Direktyvą 2002/59/EB, Direktyvą 2014/90/ES ir Direktyvą 2009/45/EB.

### 5.1.4. 2011 m. IAP kodekso pakeitimai

Reglamente (ES) Nr. 530/2012 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams<sup>19</sup> nustatyta, kad senesniems negu 15 metų viengubo korpuso naftos tanklaiviams privaloma taikyti IMO būklės įvertinimo sistemą. Kaip atlikti tokį intensyvesnį įvertinimą, nurodoma Išplėstinėje tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programoje arba Išplėstinėje apžiūrų programoje. Išplėstine apžiūrų programa naudojama taikant būklės įvertinimo sistemą, todėl bet kokie pagal Išplėstinę apžiūrų programą atliekamų tikrinimų pakeitimai, pvz., dabartiniai pakeitimai, pagal kuriuos per pirmąją dvigubo korpuso naftos tanklaivių liudijimo atnaujinimo apžiūrą storio matavimai

<sup>14</sup> 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB, OL L 208, 2002 8 5, p. 10. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

<sup>15</sup> 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES, OL L 198, 2019 7 25, p. 64. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

<sup>16</sup> 2025 m. liepos 23 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2025/1533, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/90/ES nuostatų dėl laivų įrenginių modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimų ir bandymo standartų taikymo taisyklės ir panaikinamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/1975, OL L, 2025/1533, 2025 m. liepos 23 d. [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/1533/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

<sup>17</sup> 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/90/ES dėl laivų įrenginių, kuria panaikinama Tarybos direktyva 96/98/EB, OL L 257, 2014 8 28, p. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

<sup>18</sup> 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų, OL L 163, 2009 6 25, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

<sup>19</sup> 2012 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 530/2012 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams, OL L 172, 2012 6 30, p. 3. <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

būtų atliekami tik įtartinose vietose, bus automatiškai taikomi pagal Reglamentą (ES) Nr. 530/2012.

Todėl 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso) pakeitimai gali labai paveikti Reglamento (ES) Nr. 530/2012 taikymą.

#### *5.1.5. LSA kodekso pakeitimai*

Gelbėjimosi valčių ir gelbėjimo plaustų, taip pat nuleidimo įrenginių ir keltuvų standartai reglamentuojami Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2025/1533, kuriame daromos nuorodos į LSA kodeksą. Įgyvendinimo reglamente nustatyti laivų įrenginių modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimai ir bandymo standartai. Jis grindžiamas Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių 35 straipsnio 2 dalimi Komisijai suteiktu įgaliojimu priimant įgyvendinimo aktus nurodyti laivų įrenginių, kuriems ta direktyva taikoma, modelio, konstrukcijos ir veikimo charakteristikų reikalavimus ir bandymo standartus.

Pagal Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktį A klasės keleiviniams laivams taikoma SOLAS konvencija su pakeitimais ir atitinkami kodeksai, įskaitant LSA kodeksą, o įvairūs ir išsamūs reikalavimai vidaus maršrutais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams, taip pat dėl LSA kodekso taikymo susiję su gelbėjimo plaustais ir gelbėjimosi valtimis, nustatyti I priedo III skyriuje „Gelbėjimosi priemonės“.

Todėl Tarptautinio gelbėjimo priemonių (LSA) kodekso pakeitimai gali labai paveikti Direktyvos 2014/90/ES ir Direktyvos 2009/45/EB taikymą.

#### *5.1.6. 1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo pakeitimai*

Direktyvoje 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (2 straipsnio a punkte) apibrėžtas terminas „tarptautinės konvencijos“ apima naujausios redakcijos Konvenciją dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo kartu su jos protokolais ir pakeitimais ir su ja susijusius privalomus taikyti kodeksus. Be to, tos direktyvos 6 straipsnio 2 dalies b punkte nurodyta, kad „visi nauji 24 metrų ilgio arba ilgesni keleiviniai laivai atitinka 1966 m. Tarptautinės krovos žymių konvencijos reikalavimus“.

Todėl 1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo pakeitimai gali turėti lemiamą poveikį taikant Direktyvą 2009/45/EB.

## **5.2. ES kompetencija**

Numatomų aktų dalykas yra susijęs su sritimis, kurioms didžiaja dalimi taikomi Sąjungos antrinės teisės aktai, kaip paaiškinta 5.1 skirsnyje. Todėl Sąjunga pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį turi išimtinę išorės kompetenciją, nes numatomi aktai „gali daryti poveikį bendroms taisyklėms ar pakeisti jų taikymo sritį“. Numatomi aktai gali turėti lemiamą poveikį visų pirma šių ES teisės aktų turiniui:

- Direktyvos (ES) 2016/802. Taip yra todėl, kad ES valstybėse narėse nustačius išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajoną būtų daromas poveikis šios direktyvos taikymui, nes jos 6, 13 straipsniuose ir I priede pateikiamos nuorodos į MARPOL konvencijos VI priede nustatytas didžiausio sieros kiekio laivų kure ir SOx išmetimo iš laivų ES vandenyse taisykles;
- Reglamento (ES) 2015/757. Taip yra todėl, kad juo nustatoma ES išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos teisinė sistema. Naujų įpareigojimų, susijusių su ES ATLPS taikymo srities išplėtimu įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, laikymasis bus

grindžiamas ES SATT reglamentu nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema;

- Direktyvos 2003/87/EB, persvarstyta Direktyva (ES) 2023/959, siekiant išplėsti ES ATLPS taikymą jūrų transporto sektoriui. Taip yra todėl, kad ji yra glaudžiai susijusi su IMO priemonėmis dėl ŠESD, pavyzdžiui, IMO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriomis siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie techninį ir eksploatacinį kiekvieno laivo energijos vartojimo efektyvumą;
- Reglamento (ES) 2023/1805. Taip yra todėl, kad jis yra glaudžiai susijęs su IMO priemonėmis dėl ŠESD, pavyzdžiui, IMO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriomis siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie techninį ir eksploatacinį kiekvieno laivo energijos vartojimo efektyvumą;
- Direktyvos 2002/59/EB. Taip yra todėl, kad 6 straipsnyje nustatyta, jog visuose į valstybės narės uostą įplaukiančiuose laivuose turi būti įrengta AIS, atitinkanti IMO nustatytus veikimo standartus;
- Reglamento (ES) 2019/1239. Taip yra todėl, kad pagal Reglamentą reikalaujamiems pranešimo formalumams perduoti gali būti naudojama VDES;
- Direktyvos 2014/90/ES ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2025/1533. Taip yra todėl, kad radijo ryšio įranga yra nurodyta Įgyvendinimo reglamento 5 skirsnyje. Be to, šiuo Įgyvendinimo reglamentu, kuriame daromos nuorodos į LSA kodeksą, reglamentuojami gelbėjimosi valčių ir gelbėjimo plaustų, taip pat nuleidimo įrenginių ir keltuvų standartai;
- Direktyvos 2009/45/EB. Taip yra todėl, kad 6 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktyje nustatyta, jog nauji A klasės keleiviniai laivai turi visiškai atitikti 1974 m. SOLAS konvencijos su pakeitimais, taip pat atitinkamų kodeksų, įskaitant A klasės keleiviniams laivams taikomą LSA kodeksą, reikalavimus. 6 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad vidaus reisu vykdančios greitaeigiai keleiviniai laivai, pastatyti arba iš esmės suremontuoti, rekonstruoti ar modifikuoti 1996 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi atitikti 1974 m. SOLAS konvencijos X/2 ir X/3 taisyklių, kuriose numatytas Greitaeigių laivų kodekso taikymas, reikalavimus. Šios direktyvos I priedo III skyriuje „Gelbėjimosi priemonės“ nustatyti įvairūs ir išsamūs reikalavimai vidaus maršrutais plaukiojantiems B, C ir D klasių keleiviniams laivams, taip pat dėl LSA kodekso taikymo susiję su gelbėjimosi plaustais ir gelbėjimosi valtimis. Be to, 2 straipsnio a punkte apibrėžtas terminas „tarptautinės konvencijos“ apima naujausios redakcijos Konvenciją dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo kartu su jos protokolais ir pakeitimais ir su ja susijusius privalomus taikyti kodeksus. Be to, tos direktyvos 6 straipsnio 2 dalies b punkte nurodyta, kad „visi nauji 24 metrų ilgio arba ilgesni keleiviniai laivai atitinka 1966 m. Tarptautinės krovos žymių konvencijos reikalavimus“;
- Reglamento (ES) Nr. 530/2012. Taip yra todėl, kad pagal jį senesniems negu 15 metų viengubo korpuso naftos tanklaiviams privaloma taikyti IMO būklės įvertinimo sistemą. Kaip atlikti tokį intensyvesnį įvertinimą, nurodoma Išplėstinėje tikrinimo vykdančių balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programoje arba Išplėstinėje apžiūrų programoje. Išplėstinė apžiūrų programa naudojama taikant būklės įvertinimo sistemą, todėl bet kokie pagal Išplėstinę apžiūrų programą atliekamų tikrinimų pakeitimai, pvz., dabartiniai pakeitimai, pagal kuriuos per pirmąją dvigubo korpuso

naftos tanklaivių liudijimo atnaujinimo apžiūrą storio matavimai būtų atliekami tik įtartinose vietose, bus automatiškai taikomi pagal Reglamentą (ES) Nr. 530/2012.

## **6. TEISINIS PAGRINDAS**

### **6.1. Procedūrinis teisinis pagrindas**

#### *6.1.1. Principai*

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „*nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtaime organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą*“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra atitinkamo organo narė arba susitarimo šalis<sup>20</sup>.

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji visų pirma susijusi su situacija, kai tarptautiniame susitarime, kuriuo įsteigiamas organas, numatyta, kad jo sprendimai šalims yra privalomi. Taip yra, pvz., kai tarptautiniu susitarimu organui suteikiami įgaliojimai iš dalies keisti tam tikrus susitarimo ar jo priedų aspektus.

#### *6.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju*

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas ir Jūrų saugumo komitetas – pagal susitarimą, t. y. Tarptautinės jūrų organizacijos konvenciją, įsteigti organai.

Numatomi aktai, kuriuos raginama priimti IMO MEPC 84-ojoje sesijoje, yra teisinę galią turintys aktai, nes jie gali turėti lemiamą poveikį ES teisės aktų turiniui, kaip nurodyta 5.1 ir 5.2 skirsniuose.

Numatomi aktai, kuriuos raginama priimti IMO MSC 111-ojoje sesijoje, yra teisinę galią turintys aktai, nes jie gali turėti lemiamą poveikį ES teisės aktų turiniui, kaip nurodyta 5.1 skirsnyje.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

### **6.2. Materialinis teisinis pagrindas**

#### *6.2.1. Principai*

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

---

<sup>20</sup> Sprendimo *Vokietija / Taryba (OIV)*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktąs.

### 6.2.2. *Taikymas aptariamuoju atveju*

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su jūrų transportu, net jei keli numatomi pakeitimai yra susiję su aplinkosaugos aspektais. Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis.

### **6.3. Išvada**

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

**TARYBOS SPRENDIMAS**

**dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 84-ojoje sesijoje dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) pakeitimų priėmimo ir Jūrų saugumo komiteto 111-ojoje sesijoje dėl 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos), 1994 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. Tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) ir 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo) pakeitimų priėmimo**

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.;
- (2) IMO yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros ir oro taršos iš laivų prevenciją. Visos Sąjungos valstybės narės yra IMO narės. Sąjunga nėra IMO narė;
- (3) pagal IMO konvencijos 38 straipsnio a punktą, Jūrų aplinkos apsaugos komitetas (MEPC) vykdo funkcijas, kurios priskirtos arba gali būti priskirtos IMO tarptautinėmis konvencijomis dėl jūrų taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės, visų pirma kiek tai sietina su taisyklių ar kitų nuostatų priėmimu ir keitimu. MEPC savo 84-ojoje sesijoje priims MARPOL konvencijos pakeitimus pagal 16 straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus;
- (4) pagal IMO konvencijos 28 straipsnio b punktą, Jūrų saugumo komitetas užtikrina visų pareigų, jam nustatytų ta konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, taip pat bet kokios to straipsnio taikymo sričiai priskiriamos pareigos, kuri gali būti nustatyta Jūrų saugumo komitetui bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu ir kurią pripažįsta IMO, vykdymo mechanizmą. MSC savo 111-ojoje sesijoje priims pakeitimus pagal SOLAS konvencijos VIII straipsnio b punkto iv papunktį ir 1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo VI straipsnio 2 dalies d punktą;
- (5) IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas savo 84-ojoje sesijoje 2026 m. balandžio 27 d. – gegužės 1 d. turi priimti Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) VI priedo pakeitimus, susijusius su šiaurės rytų Atlanto paskelbimu nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu (13 ir 14 taisyklės ir VII

priedėlis), IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu ir trumpalaikė ŠESD kiekio mažinimo priemone (20, 25, 27 ir 28 taisyklės);

- (6) IMO Jūrų saugumo komitetas savo 111-ojoje sesijoje 2026 m. gegužės 13–22 d. turi priimti 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) IV bei V skyrių ir priedėlio („Liudijimai“), 1994 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso), 2000 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso), 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso), Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso) ir 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo) B priedo pakeitimus;
- (7) numatomi MEPC ir MSC aktai turės teisinę galią;
- (8) todėl tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi MEPC 84-ojoje sesijoje, nes numatyti aktai gali turėti lemiamą poveikį Sąjungos teisės aktų, t. y. Direktyvos (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse<sup>1</sup>, Reglamento (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo<sup>2</sup>, Direktyvos (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo<sup>3</sup>, ir Reglamento (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje<sup>4</sup>, turiniui;
- (9) todėl Sąjunga turėtų pritarti MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimams, nes jie padės užkirsti kelią oro teršalų išmetimui iš laivų, sumažinti išmetamą jų kiekį ir jį kontroliuoti, kad būtų užtikrinta su tuo susijusi nauda sveikatai, aplinkai ir ekonomikai;
- (10) Sąjunga taip pat pritaria MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės pakeitimams, nes jais bus dar labiau pagerintas IMO DCS duomenų prieinamumas, siekiant užtikrinti patikimą taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklio sistemos įgyvendinimą ir palengvinti jos peržiūrą;
- (11) Sąjunga pritaria MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimams, nes jie yra susiję su 2023 m. IMO ŠESD kiekio mažinimo strategijos priėmimu ir IMO atliktos trumpalaikių priemonių peržiūros užbaigimu ir sudaro sąlygas toliau peržiūrėti šias taisykles;
- (12) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi MSC 111-ojoje sesijoje, nes numatyti aktai gali turėti lemiamą poveikį Sąjungos teisės aktų, t. y. Direktyvos 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų<sup>5</sup>, Direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą<sup>6</sup>,

---

<sup>1</sup> OL L 132, 2016 5 21, p. 58.

<sup>2</sup> OL L 123, 2015 5 19, p. 55.

<sup>3</sup> OL L 130, 2023 5 16, p. 134.

<sup>4</sup> OL L 234, 2023 9 22, p. 48.

<sup>5</sup> OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

<sup>6</sup> OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

Reglamento (ES) Nr. 530/2012 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams<sup>7</sup> ir Direktyvos 2014/90/ES dėl laivų įrenginių<sup>8</sup>, turiniui;

- (13) todėl Sąjunga turėtų pritarti SOLAS konvencijos IV ir V skyrių bei priedėlio („Liudijimai“), 1994 m. HSC kodekso ir 2000 m. HSC kodekso pakeitimams, nes naudoti specialius kanalus konkrečiai paskirčiai skirtiems VDES pranešimams (angl. *application specific message*, ASM) yra veiksmingiau ir VDES turi papildomų pajėgumų, leidžiančių keistis didesniu kiekiu skaitmeninių duomenų, todėl galėtų būti pritaikyta prie jūrų radijo ryšiui skirtų skaitmeninių duomenų naudojimo paklausos būsimo augimo. Be to, keitimasis skaitmeniniais duomenimis yra labai naudingas ne tik dėl saugos ir informuotumo apie padėtį, bet ir siekiant užtikrinti saugumą, laivybos efektyvumą, apsaugoti jūrų aplinką ir sumažinti jūrininkams tenkančią naštą. VDES gerokai padidina AIS teikiamą naudą ir yra laikoma sąlygas e. navigacijai sudarančia priemone. Įdiegus VDES labai pagerėja laivų ir sausumoje dirbančių institucijų gebėjimas keistis ASM ir kita informacija. Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes nustatant naujas pripažintas palydovinio judriojo ryšio paslaugas turi būti aiškiai nurodomas reikalavimas skleisti saugios laivybos informaciją ir informaciją, susijusią su paieška bei gelbėjimu, naudojantis visomis veikiančiomis pripažintomis palydovinio judriojo ryšio paslaugomis;
- (14) Sąjunga turėtų pritarti 2011 m. IAP kodekso pakeitimams, nes šie metodai užtikrina didesnę kasdienės apžiūrų ir tikrinimo veiklos veiksmingumą, lankstumą ir patikimumą nepakenkiant tų apžiūrų rezultatams;
- (15) Sąjunga turėtų pritarti LSA kodekso pakeitimams, nes jais bus lengviau užtikrinti žmogaus gyvybės apsaugą jūroje – padidės pasitikėjimas veiksmingu ir efektyviu numetamųjų gelbėjimosi valčių eksploatavimu tuo atveju, jei laivą tektų palikti;
- (16) Sąjunga turėtų pritarti 1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo pakeitimams, nes apsauginių turėklų su trimis skersiniais ant denio konstrukcijos įrengimas gali veiksmingai padidinti įgulos apsaugą, sumažinti įgulos kritimo už borto bei sužalojimų riziką ir mažiausiomis ekonominėmis sąnaudomis padidinti laivų saugą;
- (17) Sąjungos poziciją, veikdamos kartu Europos Sąjungos interesų labui, turi pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO narės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

#### *1 straipsnis*

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) Jūrų aplinkos apsaugos komiteto 84-ojoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje, yra pritarti, kad būtų priimti šie pakeitimai:

- (a) MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai, susiję su šiaurės rytų Atlanto paskelbimu nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu;

<sup>7</sup> OL L 172, 2012 6 30, p. 3.

<sup>8</sup> OL L 257, 2014 8 28, p. 146.

- (b) MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai, susiję su IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu ir trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros nuostata.

### *2 straipsnis*

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) Jūrų saugumo komiteto 111-ojoje arba bet kurioje vėlesnėje sesijoje, yra pritarti, kad būtų priimti šie pakeitimai:

- (a) 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencijos) IV ir V skyrių bei priedėlio („Liudijimai“),
- (b) 1994 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (1994 m. HSC kodekso),
- (c) 2000 m. tarptautinio greitaeigių laivų saugos kodekso (2000 m. HSC kodekso),
- (d) 2011 m. Tarptautinio išplėstinės tikrinimo vykdant balkerių ir naftos tanklaivių apžiūras programos kodekso (2011 m. IAP kodekso),
- (e) Tarptautinio gelbėjimo priemonių kodekso (LSA kodekso),
- (f) 1988 m. protokolo, susijusio su 1966 m. Tarptautine konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo, (1988 m. protokolo dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo) B priedo.

### *3 straipsnis*

- (g) 1 straipsnyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto narės.
- (h) 2 straipsnyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO Jūrų saugumo komiteto narės.

### *4 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas / Pirmininkė*